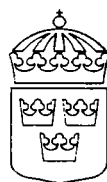


Trafikutskottets yttrande

1989/90:TU1y

Trafiknykterhetsbrotten m.m.



1989/90
TU1y

Till justitieutskottet

Trafikutskottet beslutade den 19 september 1989 att utskottet skulle avge yttrande till justitieutskottet över den till detta utskott hänvisade propositionen 1989/90:2 om trafiknykterhetsbrotten m.m. jämte motioner.

Motionerna är *dels* de under den allmänna motionstiden under 1987/88 års riksmöte väckta motionerna 1987/88:Ju605 (c), 1987/88:Ju610 (fp), 1987/88:Ju617 (s), 1987/88:Ju618 (m), 1987/88:Ju620 (c,fp), såvitt avser yrkandena 1 och 3, samt 1987/88:Ju813 (fp), såvitt avser yrkande 1, *dels* de under den allmänna motionstiden under 1988/89 års riksmöte väckta motionerna 1988/89:Ju227 (fp), 1988/89:Ju606 (s), 1988/89:Ju609 (c), 1988/89:Ju610 (c), 1988/89:Ju622 (c), 1988/89:Ju625 (fp), såvitt avser yrkandena 1 och 2, 1988/89:Ju627 (s), 1988/89:Ju640 (fp,c) samt 1988/89:Ju815 (fp), såvitt avser yrkande 1, *dels* de med anledning av proposition 1988/89:118 om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, m.m. väckta motionerna 1988/89:Ju12 (c), 1988/89:Ju13 (mp), 1988/89:Ju14 (c), 1988/89:Ju16 (fp) och 1988/89:Ju17 (s), *dels* de med anledning av proposition 1989/90:2 väckta motionerna 1989/90:Ju1 (s), 1989/90:Ju2 (m), 1989/90:Ju3 (fp), 1989/90:Ju4 (m), 1989/90:Ju5 (c), 1989/90:Ju6 (s), 1989/90:Ju7 (s) och 1989/90:Ju8 (vpk).

Ärendet

I proposition 1989/90:2 föreslås olika ändringar i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen) som syftar till att främja trafiknykterheten.

Gränsen för straffbar alkoholpåverkan i trafiken skall sänkas från en blodalkoholhalt på 0,5 promille till 0,3 promille med motsvarande sänkning för alkoholhalten i utandningsluften, dvs. från 0,25 milligram till 0,15 milligram.

Trafiknykterhetsbrotten skall delas in i två grader som kallas rattfylleri och grovt rattfylleri. Vid bedömningen av om brottet skall anses

som grovt skall, förutom alkoholhalten och påverkansgraden, särskilt beaktas om körningen har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Motsvarande ändringar som de som avser trafikbrottslagen föreslås också i bestämmelserna om onykterhet i trafik i järnvägstrafiklagen (1985:192).

I propositionen föreslås också ändringar i körkortslagen (1977:477) som innebär att möjligheterna att återkalla körkort vidgas. Som huvudregel skall körkortet återkallas vid alla trafiknykterhetsbrott. Inom det område som nu föreslås nykriminaliserat skall dock gälla att varning i stället kan meddelas, om detta av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd. Möjligheten att vid mildrande omständigheter meddela varning vid alkoholhalter mellan 0,5 och 0,8 promille avskaffas.

I propositionen föreslås vidare ändringar i trafikskadelagen (1975:1410), i skadeståndslagen (1972:207) och i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m. De föreslagna ändringarna i nu nämnda lagar är följdändringar till ändring i trafikbrottslagen enligt propositionens förslag.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 1990.

En stor del av motionsförslagen avser gränsen för straffbar alkoholpåverkan i trafiken.

Trafikuskottet, som har till uppgift att bereda ärenden om bl.a. järnvägar, vägar och vägtrafik, begränsar sitt yttrande i ärendet till frågan om gränsen för straffbar alkoholpåverkan i trafiken och vissa frågor med anknytning härtill.

Gränsen för straffbar alkoholpåverkan i trafiken, m.m.

Som allmänt krav på förare av fordon gäller enligt 19 § vägtrafikkungörelsen (1972:603) att fordon inte får föras av den som på grund av sjukdom, uttröttnings eller påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen eller av annat skäl inte kan föra fordonet på betryggande sätt. Till denna regel är inte knutna straffbestämmelser i vägtrafikkungörelsen. Däremot är förande av motorfordon under påverkan av starka drycker m.fl. förfaranden straffbelagda enligt trafikbrottslagen.

I vårt land har trafiknykterhetsfrågan länge stått i förgrunden när det har gällt att förbättra trafiksäkerheten. Samtidigt som motorfordonstrafiken har genomgått en intensiv utveckling har allt starkare framhållits betydelsen av att fordonsförare avhåller sig från bruk av alkohol eller andra medel som kan sätta ned förarförmågan, och samhällets reaktioner på alkoholförtäring i samband med förande av fordon har skärpts successivt. Den ursprungliga ordningen med att det för straff krävs att förarens körförmåga har varit nedsatt på grund av alkohol kompletterades år 1941 med att straffansvar även knys till alkoholhalten i förarens blod och sedan den 1 juli i år också till

alkoholhalten i förarens utandningsluft. År 1951 infördes i trafikbrottslagen även bestämmelser om ansvar för påverkan av annat berusningsmedel än starka drycker, s.k. drograttfylleri.

Gränsen för straffbar alkoholpåverkan i trafiken är för närvarande följande.

Enligt 4 § 2 mom. trafikbrottslagen skall den, som har fört ett motordrivet fordon eller en spårvagn efter att ha förtärt starka drycker i sådan mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgick till 0,5 promille i hans blod eller 0,25 milligram per liter i hans utandningsluft, dömas till böter, dock lägst tio dagsböter, eller fängelse i högst sex månader. Samma gräns för straffbar alkoholpåverkan gäller i järnvägs- och tunnelbanetrafik enligt 6 kap. 2 § järnvägs- trafiklagen (1985:192).

För att inte någon på grund av analysfel m.m. skall behöva straffas för en högre blodalkoholhalt än den han i själva verket har krävs för närvarande för straff att minst 0,56 promille har uppmäts.

I proposition 1984/85:21 om ändring i trafikbrottslagen (trafiknykterhetsbrotten) föreslogs bl.a. att straffbarhetsgränsen skulle sänkas från 0,5 till 0,4 promille. Propositionen återkallades emellertid sedermera av regeringen. År 1988 gavs vissa myndigheter m.fl. tillfälle att lämna synpunkter på detta förslag i propositionen. En nollgräns utan eller med s.k. säkerhetsavdrag (absolut nollgräns resp. principiell nollgräns) förordades därvid av trafiksäkerhetsverket (TSV), transportforskningsberedningen (TFB), statens väg- och trafikinstitut VTI), Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Svensk Trafikmedicinsk Förening, Motorförarnas Helnykterhetsförbund (MHF) och Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation (SMC).

TSV framhöll att en absolut nollgräns av praktiska skäl och av rättssäkerhetsskäl inte var ett realistiskt alternativ. Det måste enligt TSV t.ex. vara möjligt för en förare att dricka en rimlig mängd lättöl eller cider utan att bli ansedd som olämplig att föra bil. TSV förordade ett förbud mot att föra motorfordon efter förtäring av alkoholhaltiga drycker men att ringa förseelse inte skulle föranleda ansvar. Som ringa skulle föreelsen anses om blodalkoholhalten understeg 0,2 promille.

TFB förordade en nollgräns med "felmarginal" av den storleken att den inkluderade såväl tekniskt mätfel som den mindre alkoholmängd som ingår i den normala "spritfria" mat- och dryckeskonsumtionen, t.ex. lättöl.

VTI framhöll att nollgränsen borde vara principiell därför att mycket låga blodalkoholkoncentrationer, som uppkommer genom jäsningsprocesser i mag-tarmkanalen, nästan alltid föreligger och kan påvisas med förfinad mätteknik. Ett generellt avdrag på 0,15–0,20 promille från en nollgräns skulle enligt VTI klara de mättekniska felomöjligheterna och dessutom medge konsumtion av måltidsdryck som lättöl.

NTF föreslog att straffbarhetsgränsen av rättssäkerhetsskäl skulle bestämmas till 0,2 promille.

I proposition 1989/90:2 föreslås nu ändring i 4 § trafikbrottslagen och 6 kap. 2 § järnvägstrafiklagen innebärande, såvitt här är i fråga, att gränsen för straffbar alkoholpåverkan sänks till 0,3 promille (resp. 0,15 milligram).

I motioner av s-, fp-, c-, vpk- och mp-ledamöter föreslås att gränsen skall vara lägre. I vissa av motionerna förordas en absolut nollgräns. I andra motioner förespråkas uttryckligen eller underförstått en principiell nollgräns. Syftet synes härvid vara att som en social norm — alternativt som ett icke straffsanktionerat förbud — skall gälla att den som har alkohol i kroppen inte skall framföra ett fordon. Av medicinska och praktiska skäl samt av hänsyn till rättssäkerheten m.m. förordas emellertid som straffbarhetsgräns en nollgräns med ett s.k. säkerhetsavdrag. I flera motioner preciseras säkerhetsavdraget så att gränsen för straffbarhet föreslås vara 0,2 promille. I de motioner som har väckts med anledning av proposition 1988/89:118 och den nu aktuella propositionen föreslås eller förutsätts ett motsvarande säkerhetsavdrag beträffande alkoholhalt i utandningsluften.

Undersökningar, som redovisas i propositionen, visar att körförmågan försämras vid promillehalter av alkohol hos förare som är avsevärt lägre än den nuvarande gränsen för straffbar alkoholpåverkan. Med hänsyn till den ökning av trafiken som har skett under senare år och som är att vänta även i framtiden och som i sig inrymmer ökade olycksrisker är tiden enligt *trafikuskottets mening* nu mogen för att man försöker eliminera alkoholpåverkan som riskfaktor i trafiken. Övervägandena om gräns för straffbar alkoholpåverkan i trafiken måste sålunda ha som utgångspunkt att alkohol och trafik inte hör ihop.

Med denna utgångspunkt måste ett mera långtgående krav än propositionsförslaget ställas. Utskottet anser att gränsen för straffbar alkoholpåverkan i trafiken bör sättas så nära noll som det är möjligt med hänsyn till medicinska och praktiska skäl och av hänsyn till rättssäkerheten. Utskottet förordar därmed en principiell nollgräns.

Nollgränsen bör i första hand bli en norm som introduceras och stöds genom pläderande attitydpåverkan från samhällets sida. Informationskampanjer om alkohol och trafik bör kunna bli viktiga hjälpmedel härvidlag. Sådana kampanjer förordas också i tre motioner — motionerna 1988/89:Ju640 (fp,c) yrkande 4, 1988/89:Ju14 (c) yrkande 2 och 1989/90:Ju5 (c) yrkande 7.

Gränsen för straffbar alkoholpåverkan i trafiken bör av medicinska och praktiska skäl och av rättssäkerhetsskäl — såsom har föreslagits av TSV, TFB, VTI och NTF i ovannämnda yttranden — bestämmas till en blodalkoholhalt på 0,2 promille (resp. till en alkoholhalt i utandningsluften på 0,10 milligram). Här inryms således även en marginal för analysfel m.m. Denna gräns innebär att fordonsförarna måste avstå från att utnyttja t.ex. spritdrycker och starkvin om de skall vara säkra på att inte uppnå eller passera gränsen men möjliggör enligt VTI:s yttrande konsumtion av lättöl som måltidsdryck. Gränsen 0,2 promille

(resp. 0,10 milligram) tillgodoser syftet med motionerna 1987/88:Ju610 (fp), 1988/89:Ju17 (s), 1989/90:Ju1 (s), 1989/90:Ju3 (fp) yrkande 1 och del av yrkande 2 samt 1989/90:Ju7 (s).

1989/90:TU1y

Sedan nya gränser för straffbar alkoholpåverkan i trafiken har varit i kraft en tid bör — såsom också föreslås i två motioner (motionerna 1989/90:Ju5 (c) yrkande 8 och 1989/90:Ju6 (s) i del av yrkande 3) — en utvärdering av dem ske.

I två motioner, motionerna 1987/88:Ju618 (m) och 1988/89:Ju627 (s), begärs att gränser för straffbar påverkan i trafiken av läkemedel och narkotika skall införas liknande gränserna för påverkan av alkohol. Utskottet vill framhålla det angelägna i att frågan om införande av sådana gränser övervägs närmare.

Det är enligt utskottets mening angeläget att vid utredning av trafikbrott — i överensstämmelse med vad som förordas i motion 1989/90:Ju8 (vpk) i del av yrkande 3 — en närmare utredning görs om förarens förhållande till alkohol i syfte att man skall spåra upp förare med alkoholproblem för fortsatta hjälp- och vårdinsatser.

Stockholm den 7 november 1989

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Ove Karlsson (s), Kenth Skårvik (fp), Elving Andersson (c), Sven-Gösta Signell (s), Görel Bohlin (m), Margit Sandéhn (s), Rune Johansson (s), Sten-Ove Sundström (s), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp), Jarl Lander (s), Yngve Wernersson (s), Tom Heyman (m), Anders Castberger (fp) och Karin Starrin (c).

Avvikande meningar

1. Straffbarhetsgräns

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Tom Heyman (alla m) anser att den del av trafikutskottets yttrande som börjar med "Med denna" och slutar med "samt 1989/90:Ju7 (s)" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att den i propositionen föreslagna gränsen för straffbar alkoholpåverkan i trafiken är realistisk och väl ägnad att i lagstiftningen markera att alkohol och trafik inte hör ihop och tillstyrker därför densamma.

2. Straffbarhetsgräns

1989/90:TU1y

Roy Ottosson (mp) anser att den del av trafikutskottets yttrande som börjar med "Gränsen för" och slutar med "samt 1989/90:Ju7 (s)" bort ha följande lydelse:

Utskottet förordar att gränsen för straffbar alkohelpåverkan i trafiken sänks från en blodalkoholhalt på 0,5 promille till 0,1 promille med motsvarande sänkning för alkoholhalten i utandningsluften.